Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9369**

18. Wahlperiode 09.08.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bärbel Höhn, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Peter Meiwald, Stephan Kühn (Dresden), Annalena Baerbock, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Weiterer Ausbau der Betuweroute

In der vergangenen Woche kam Bewegung in die seit langer Zeit festgefahrenen Verhandlungen über den Ausbau der Betuweroute im Streckenabschnitt zwischen Emmerich und Oberhausen (www.derwesten.de/staedte/oberhausen/betuwe-konstruktive-gespraeche-aimp-id11996094.html). Bei der Betuweroute handelt es sich um eine Bahnstrecke, die im weiteren Verlauf die europäische Achse Rotterdam–Genua verbindet. In den kommenden Wochen sollen die neuen Vorschläge für ein Sicherheitskonzept geprüft und tragfähige Lösungen gefunden werden (ebd.).

Unklar bleibt, welche weiteren Hindernisse ggf. der Realisierung der bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 verankerten ersten Ausbaustufe (Blockverdichtung und erstes Gleis) im Wege stehen bzw. welche Forderungen der Kommunen und Bürgerinitiativen nach besserem Lärmschutz und Verbesserungen bei der Gestaltung von Unterführungen berücksichtigt werden. Ebenso unklar sind die Gründe, weshalb die zweite Ausbaustufe (Auslegung der Strecke auf eine Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h) im BVWP nicht mehr zur Prüfung vorgeschlagen wurde (vgl. Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Norbert Barthle, zu den Fragen 7 und 8 der Abgeordneten Bärbel Höhn in der Fragestunde vom 8. Juni 2016, Bundestagsdrucksache 18/8658).

Insgesamt ergeben sich im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung um den Ausbau der Betuweroute, aber auch der Rheintalbahn Fragen, welche Auswirkungen hier getroffene Entscheidungen grundsätzlich auf Schienenausbauvorhaben in Deutschland haben werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Zeitplan für den weiteren Ausbau der Betuweroute (bitte jeweils nach Streckenabschnitten/Planungs- und Bauphasen auflisten)?
2. Haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung Veränderungen bei der Kalkulation der Gesamtinvestitionskosten ergeben gegenüber dem Preis- und Planungsstand des Jahres 2011, der 1,501 Mio. Euro auswies?

   Wenn ja, welche (bitte begründen)?

3. Lässt die Finanzierungsvereinbarung vom 24. Juli 2013 zwischen dem Bund und dem Land Nordrhein-Westfalen (NRW), in welcher ein Festbetrag für das Land von ca. 450 Mio. Euro vereinbart wurde, offen, wer für Kostensteigerungen aufkommt?
4. Welche Kostensteigerungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Realisierung der jetzt vorgeschlagenen Sicherheitslösung (bitte einzeln nach Maßnahme/Kosten auflisten), und wer trägt diese?
5. Welche weiteren Maßnahmen (z. B. Lärmschutz, Gestaltung von Unterführungen) über die bisherigen Planungen hinaus werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Erwägung gezogen, und mit welchen Kostensteigerungen wären diese verbunden?
6. Wurden Vor- und Nachteile eines Ausbaus auf Vmax = 200 km/h geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

   Welche Gründe haben nach Kenntnis der Bundesregierung dazu geführt, dass dieser nicht mehr von NRW zur Aufnahme in den BVWP 2030 vorgeschlagen wurde?

   Gab es hierzu Eingaben im Rahmen des Konsultationsverfahrens, und wenn ja, welche?
7. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass nach Planfeststellungsbeschluss lediglich oder zunächst nur die Blockverdichtung realisiert wird und nicht zeitgleich der Ausbau?
8. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Dichte der Gefahrguttransporte (auch im Vergleich zum Bundesdurchschnitt bzw. zur Rheintalstrecke) auf dem Streckenabschnitt Emmerich–Oberhausen derzeit dar, und welche Entwicklung erwartet sie in Zukunft?
9. Hält die Bundesregierung die Anwendung des Schienenbonus bei der Betuweroute noch für vertretbar angesichts der Tatsache, dass die erforderlichen Verfahrensschritte noch extra knapp vor Ende der Frist abgeschlossen wurden, um in den Genuss desselbigen zu kommen?

   Wenn ja, mit welcher Begründung hält die Bundesregierung eine Schlechterstellung der Betuweanrainer am Niederrhein z. B. im Vergleich zum Oberrhein beim Lärmschutz für vertretbar?
10. Wieso werden Rheintalbahn und Betuwelinie hinsichtlich des Lärmschutzes vor dem Hintergrund vorhandener Siedlungsdichte und zu erwartender Zugdichte mit Gefahrgut unterschiedlich beurteilt?
11. Was bedeuten die von den Bürgerinitiativen und Kommunen an der Rheintal-Strecke erkämpften Verbesserungen aus Sicht der Bundesregierung für künftige Schienenausbauvorhaben in Deutschland?
12. Ist der Ausbau der Betuwelinie aus Sicht der Bundesregierung ein Fall „besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes“ (TEN – Transeuropäische Netze), für den die Beschlüsse des Deutschen Bundestages zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze vom 26. Januar 2016 (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7365) gelten und ein über das gesetzliche Maß hinausgehender Schutz von Anwohnern und Umwelt möglich ist?

    Wenn ja, durch welche Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort und berücksichtigt deren Vorschläge bei der Erarbeitung von Lösungen?

    Wenn nein, warum nicht?

13. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbau- an Neubaustrecken sicherzustellen, wie es der Bundestagsbeschluss vom 26. Januar 2016 zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7365) fordert?
14. Welche weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung, um bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbau- an Neubaustrecken sicherzustellen, wie es der Bundestagsbeschluss vom 26. Januar 2016 zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7365) fordert?
15. Sind vor dem Hintergrund der Verbesserungen an der Rheintal-Strecke Veränderungen an den bundesweiten Richtlinien (z. B. Richtlinie Freie Strecke des Eisenbahn-Bundesamtes) geplant?

    Wenn ja, welche?

    Wenn nein, warum nicht?
16. In welchem Umfang werden Kommunen und Bürgerinnen und Bürger in den mit der Betuweplanung befassten Gremien nach Kenntnis der Bundesregierung an den weiteren Planungsprozessen beteiligt?

    Worin bestehen die derzeitigen Partizipationsmöglichkeiten von betroffenen Kommunen und Bürgerinnen und Bürgern in den einzelnen Planungsphasen?
17. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung mit den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation in der Planungsphase der Betuwelinie umgegangen?

Berlin, den 8. August 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333